

Detaljregulering
Vardåsveien 67 – 75

Mobilitetsplan

1 Bakgrunn

Kommuneplanen for Kristiansand stiller krav om mobilitetsplan.

I kommuneplanens bestemmelse § 11 om parkering er det fastsatt slik bestemmelse:

Mobilitetsplan

Ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² bruksareal skal det utarbeides mobilitetsplan. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå, fra utarbeiding av konsekvensutredning til søknad om bruksendring.

I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel. Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal redegjøre for hvordan bedriftene kan begrense behovet for parkeringsplasser, for dermed å minimere behov for areal til parkering samt bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken.

Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

1.1 HVA ER EN MOBILITETSPLAN

Mobilitet handler om å ha tilgang til varer og tjenester for å fungere i hverdagen og samfunnet rundt oss. Tilgjengelighet for alle er et viktig stikkord, det å planlegge etter menneskers behov.

En mobilitetsplan skal utarbeides av fagkyndige, og følge kommunens krav. Kristiansand kommune har mål om nullvekst i persontransportbil, noe som en mobilitetsplan skal henholde seg i tråd med.

Mobilitetsplanen er et verktøy for å oppnå arealplaner, utforming av byggeprosjekt, og planlegging av bedriftens egen mobilitet som på en best mulig måte legger til rette for miljøvennlig transport. Mobilitetsplanen skal bidra til å bevisstgjøre næringslivet, utbyggere og planmyndighet. Transportbehovet og transportløsninger skal synligjøres, og det tilrettelegges for å endre reisevaner.

Redusert personbiltrafikk er i dag et viktig virkemiddel for å redusere utslipp av klimagasser. I tillegg vil det at folk velger bort bilen bedre kapasiteten på

veinettet, og bedre folkehelse på grunn av redusert luftforurensning og mer mosjon. I tillegg muliggjør det mer effektiv bruk av arealer, færre barrierer, større trafiksikkerhet og mer attraktive gater og plasser.

Mobilitetsplanen og trafikfaglige vurderinger henger tett sammen. Effektive og trafikksikre løsninger vil gjøre det tryggere og mer effektivt å ferdes som myk trafikant. Dette vil gjøre det enklere å velge bort bilen.

I reguleringsplaner skal det utarbeides en mobilitetsplan tilpasset tilgjengelig kunnskap om utbyggingen og detaljeringsnivået på reguleringsplanen. Omfanget skal tilpasses størrelse og kompleksitet på reguleringsplanen. Mobilitetsplanen skal følge som vedlegg til reguleringsplanen til politisk behandling, og skal primært forholde seg til de tema som er relevante for utforming av reguleringsplanen.

1.2 MOBILITETSPLAN I FORBINDELSE MED VARDÅSVEIEN

Et viktig grunnlag for videre reguleringen av Vardåsveien er kartlegging av dagens situasjon når det gjelder mobilitet; «muligheten til å forflytte seg». Da det planlegges å tilrettelegge for utbygging av leiligheter i Vardåsveien 67 – 75 vil en naturlig konsekvens være flere mennesker i området. Tilgjengelighet og hvordan bevegelse foregår er en avgjørende faktor for hvordan et fremtidig område vil fungere i praksis. Derfor er mobilitetsplan et viktig virkemiddel mot en mer effektiv og mindre miljøbelastet forflytning. En mobilitetsplan kan belyse eventuelle behov for ytterligere tiltak og hvilke momenter som bør bedres for å nå en slik målsetting.

2 Kartlegging av området

2.1 LOKALISERING

Området ligger øst for Kristiansand sentrum. Beliggenhet vises i figuren til venstre.

Kilde: norgebilder.no



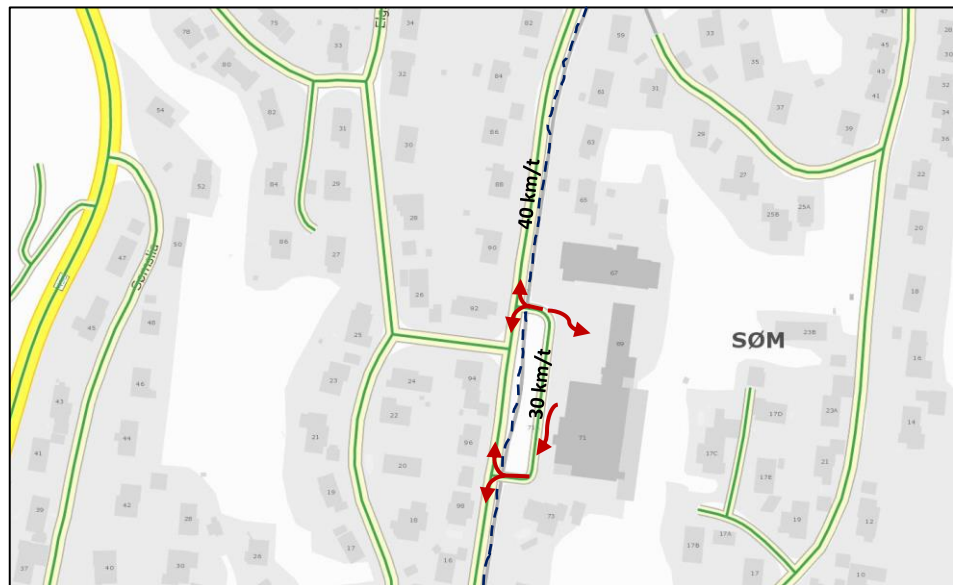
Planområdet ligger på Søm, øst for Kristiansand. Den eksisterende bebyggelsen består i dag av et legesenter, dagligvarebutikkjeden Kiwi med tilhørende post i butikk, barnehage, Slakter Frivold AS samt boliger. Hensikten med planarbeidet er i hovedsak å legge til rette for utbygging av leiligheter og avklare fremtidig utvikling av forretningene innad i planområdet.

2.2 KARTLEGGING AV TRANSPORTTILBUD

Fra planområdet, via E18 er det om lag syv kilometer til Kristiansand sentrum. Adkomst til planområdet er via Vardåsveien inn på en større, parkeringsplass ment for besøkende til forretningene i området.

INFRASTRUKTUR

Fartsgrensen rundt Vardåsveien er 40 km/t, og innkjøringsveien til planområdet er satt til 30 km/t. I tilknytning til Vardåsveien er det tilrettelagt gang- og sykkelveg med videre gode forbindelser via gang-/sykkelfelt ved E18 både i retning vestover mot Kristiansand sentrum, og øst mot Sørlandssenteret.



Skjermdump fra Statens Vegvesens hjemmesider, vegkart som viser oversikt over fartsgrenser i området.

Kilde: vegvesen.no - vegkart

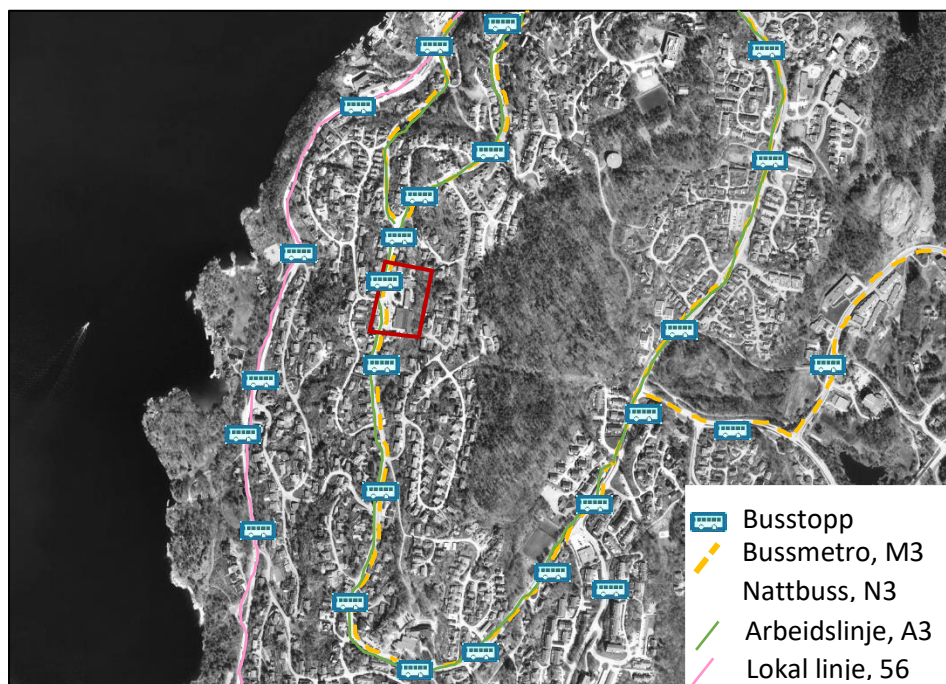
Illustrasjonen over viser mulig adkomst til området. Det er to avkjørsler knyttet sammen i sløyfe. Parkeringsplasser i forbindelse med Kiwi er vest for den sørligste bygningen.

KOLLEKTIVTILBUD

Mobilitetskart for området.

Det er gode bussforbindelser i planområdet, sammen med etablert gang- og sykkelvei via Vardåsveien.

Kilde: norgebilder.no og temakart via kristiansandskommune.no

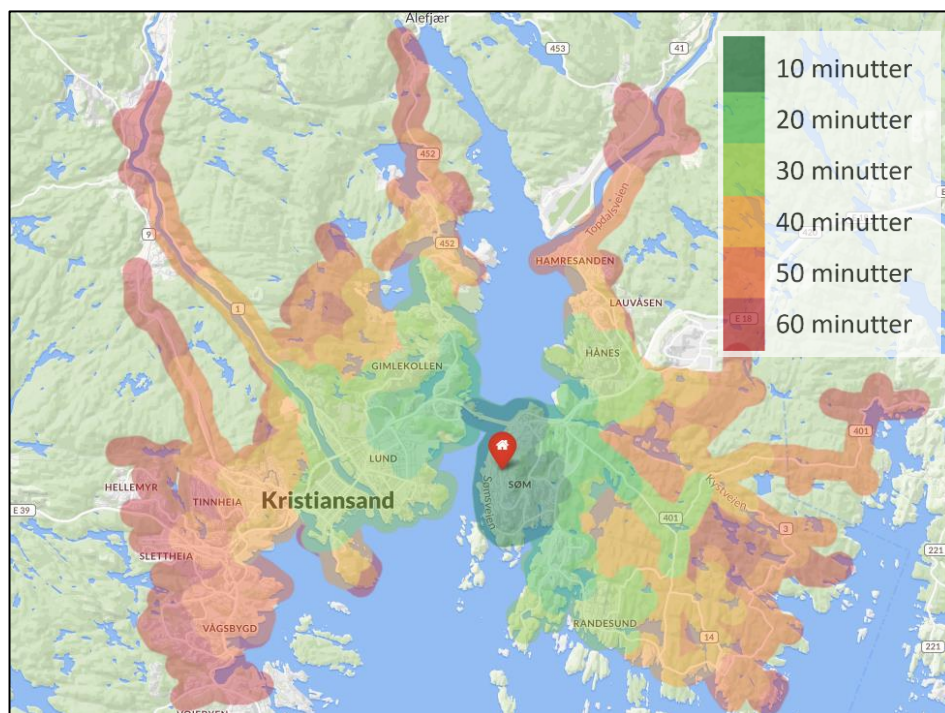


Planområdet ligger i direkte nærhet med eksisterende infrastruktur. Kollektivstopp er like nordvest, og sør for planområdet. Det er etablert gangfelt slik at en trygt kan krysse Vardåsveien. Kollektivstoppene betjenes av rute M3 og A3. Illustrasjonen over viser hvilke linjer som går hvor. Agder kollektivtrafikk AS, akt.no, er en tjeneste som viser informasjon om alt fra rutetider, reisetid til trasekart. Nettjenesten viser at reisetiden fra Vardåsveien 100, busstoppet like sør for planområdet til Universitetet i Agder estimert til 15 minutter.

Linje M3 og A3 har noe forskjellig reiserute. Linja A3 viser å ta 9 minutter fra planområdet til kvadraturen, mens M3 beveger seg rundt den nordligste delen av Søm slik at det tar nærmere tretti minutter til kvadraturen.

Bussmetroen M3 betjenes fra og med 05:52 og går videre tre ganger i timen. På hverdager er det fra Vardåsveien 100 avganger to til tre ganger i timen fra 05:52 til 20:52. Det går nattbuss fra Kristiansand Sentrum til planområdet.

Illustrasjon over sykkel



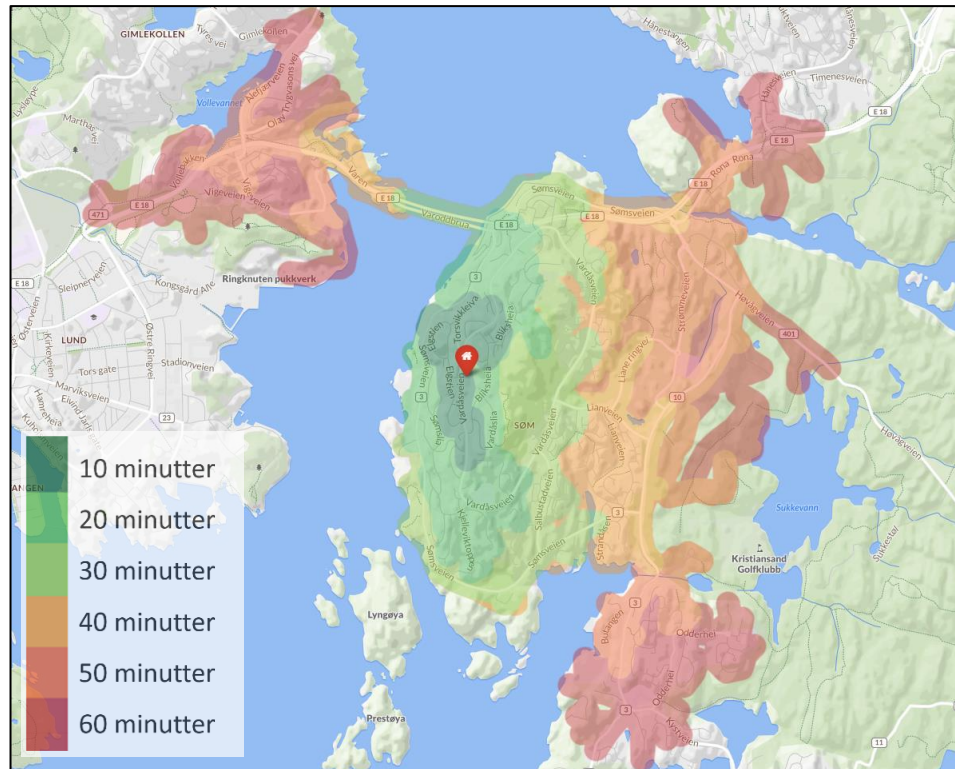
Illustrasjon som viser rekkevidde for syklende sammenliknet med tid. Kartet tar utgangspunkt i en hastighet på 17 km/t.

Kilde: sykledit.no

Illustrasjonen, hentet fra sykledit.no viser tilgjengeligheten til områder rundt planområdet. Tilgjengelighetsanalysen tar utgangspunkt i tradisjonell sykkel som transportmiddel, og en hastighet på 17 km/t. Kristiansand sentrum ligger innenfor en rekkevidde på 30 minutter, og store deler av Søm kan nås innen ti minutter. Hver av fargene, med mørkegrønn i sentrum, representerer intervaller på 10 minutter.

Illustrasjon over gange

Ut av planområdet er det etablert et gangfelt for kryssinger av Vardåsveien. Tilgjengelighetsanalysen viser at en ved gange kan nå store deler av Søm, innen 30 minutter. Analysen tar utgangspunkt i en normal ganghastighet på 5 km/t.



Illustrasjon som viser rekkevidde for gående sammenliknet med tid. Kartet tar utgangspunkt i en hastighet på 5 km/t.

Kilde: sykledit.no

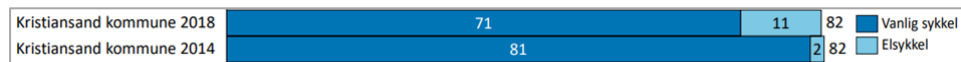
Dagens parkerings situasjon i planområdet oppleves noe kaotisk. Gjennomføring begge veier? Parkering ene side, må rygge ut eller inn kan skape komplikasjoner med tanke på forstoppelse i flyten

Ønsket reisemiddelfordeling

Reisevaner i Kristiansandsregionen

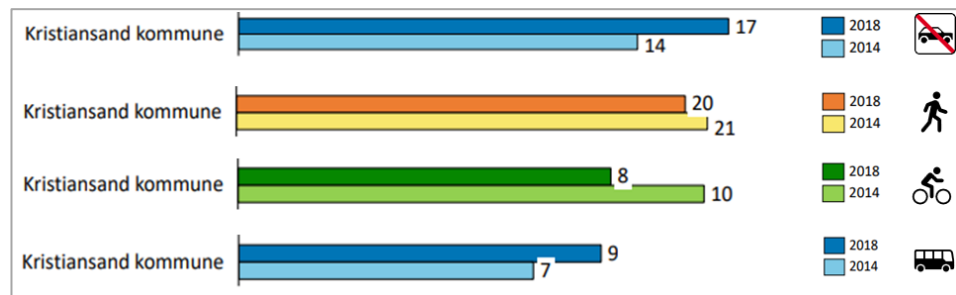
Kompetansesenteret for bærekraftig by- og kollektivtransport, *Urbanet Analyse*, publiserte i 2015 en rapport, «*Reisevaner i Kristiansandsregionen 2013/14*». Basert på foreløpig innsamlet data, ble det presentert en «*analyse av befolkningens reisevaner*» med Statens vegvesen som oppdragsgivere. Presentasjonen er publisert på Urbanet analyses' hjemmesider og inneholder en analyse av reisevaner for de største byområdene i Norge, deriblant Kristiansandsregionen. Tallene sammenliknes med nøkkeltallene fra 2013/2014.

Blant annet vises det at andelen el-sykler har økt med 9%, men prosentalenen av befolkningen i Kristiansand kommune med tilgang til sykkel er den samme.



«Prosentandel med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel. RVU 2018 og RVU 2013/14». Utklipp fra: *Reisevaner og utviklingstrekk i de ni største byområdene – presentasjon 5. april 2019 -RUV-seminar, Urbanet Analyse, s.17.*

Det foreløpige datasettet viser at flere husholdninger ikke har tilgang på bil i 2018, enn i 2014. Andelen gang- og sykkelandel er redusert, men det vises også (foreløpig) at flere benytter seg av kollektivtransport i dag, enn for fire år siden.



Utklipp fra: *Reisevaner og utviklingstrekk i de ni største byområdene – presentasjon 5. april 2019 -RUV-seminar, Urbanet Analyse, s.6, 7, 13.*

3 Beskrivelse av fremtidig situasjon

ADKOMST

Vegen utvides to og en halv meter på østsiden av Vardåsveien. Vegen utvides innenfor planområdet.

Tiltaket planlegges med felles avkjøring til parkeringskjeller for leilighetsbyggene sør i planen. Avkjøringen skjer via Vardåsveien.

Eksisterende avkjørsler i planområdet beholdes. Siktlinjer er ivaretatt.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Dagens kollektivdekning er god, og ved å fortette langs kollektivaksen kan dette bidra til å redusere privatbilisme.

MYKE TRAFFIKANTER

Gjennom opprustning av arealene i planen vil det medføre at tryggheten til myke trafikanter bedres. Det etableres uteområder rundt byggene hvor det er bilfrie områder. I området ved legesenteret skapes et rom med vegetasjon og et uteoppholdsareal med møteplass og sandlekfunksjon.

I tillegg til å knytte seg på eksisterende fortau og kollektivakse, vil snarvegene mellom Vardåsveien og Bliksheia bli styrket.

Myke trafikanter vil oppleve et område som er mer oversiktlig områdesenter.

PARKERING

All beboerparkering planlegges i kjeller under leilighetsbyggene i sør. Det vil være felles gjesteparkering og næringsparkering bak blokkbebyggelsen. Kiwi vil ha sin parkering foran bebyggelsen mot vest, og bak bebyggelsen mot øst, noe som også gjelder for legesenteret og bydelshuset/barnehagen nord i planen.

I bestemmelsene stilles det krav til 1 biloppstillingsplass per boenhet og 3 biloppstillingsplasser per 100m² næring. I tillegg stilles det krav om 0,25 gjesteparkeringsplasser per boenhet. 5% av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for HC.

For hver 100m² næring skal det avsettes areal til sykkelstativ for 0,5 sykler. For hver boenhet skal det avsettes areal til 2 sykler, hvorav minst halvparten skal være under tak.

Ønsket effekt av de ulike tiltakene

Reguleringsplanen vil bidra til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil gjennom:

- lav prosentandel parkering per bolig, det foreslås færre enn kravet i kommuneplanen
- geografisk beliggenhet i forhold til handelssentrum
- høy arealutnyttelse
- gunstig plassering/avstand til kollektivaksen
- tilknytning til allerede eksisterende gang- og sykkelvegnett